

Nr 124

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648); given Stockholms slott den 3 maj 1968.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

GUSTAF ADOLF

Svante Lundkvist

Propositionens huvudsakliga innehåll

På grundval av en utredning av kommunikationsdepartementets expertgrupp på bilavgasområdet föreslås i propositionen vissa nya bestämmelser för att begränsa luftföroreningar genom avgaser från dieseldrivna bilar. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 1969.

Förslag
till
Förordning
om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)

Härigenom förordnas, att 3 § 1 mom., 24 § 3 mom. och 65 § 1 mom. vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3 §.

- 1 mom.* Bil skall — — — — — med backspegel;
- j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från *avloppsgaserna* (ljuddämpare) och, om motorn är bensindriven, effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation);
- j) om förbränningsmotor användes, avgasrör, effektiv anordning för att hindra störande ljud från *avgaserna* (ljuddämpare) samt, om motorn är bensindriven, effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation) eller, om motorn är dieseldriven, dels effektiv anordning för att hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt i samband med start eller växling, dels plombering av bränsleinsprutningspumpen;
- k) stänkskydd, bestående — — — — — hörande utrustning.

24 §.

- 3 mom.* Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel av allenast ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt, skall fordonet godkännas. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktningsmannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbesiktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.
- 3 mom.* Befinnes vid kontrollbesiktning, att fordonet är i föreskrivet skick eller behäftat med fel, som är av allenast ringa betydelse ur trafiksäkerhetssynpunkt eller, om det hänför sig till anordning för att begränsa luftförorening från motorn, medför allenast ringa olägenhet, skall fordonet godkännas. Fordon med dieseldriven motor må icke godkännas om bränsleinsprutningspumpen icke är plomberad på föreskrivet sätt. Avser besiktningen fordon, som sägs i 1 mom. första och andra styckena, skall besiktningsmannen i samband med godkännandet förse fordonet med märke, utvisande tiden för nästa inställelse till kontrollbe-

¹ Omtryckt 1967: 856.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

siktning. Motsvarande skall äga tillämpning, då besiktningen gäller fordon, som avses i 1 mom. tredje stycket, och företages å tid, då skyldighet att inställa fordonet föreligger, eller då sådan tid gått till ända, utan att fordonet försetts med märke.

Märke, som ————— åsättes fordonet.

Befinnes fordonet ————— andra stycket.

Företer fordonet brister av *annan art än förut i detta moment sägs*, skall besiktningsmannen förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

Företer fordonet brister av *sådan art att det ej kan godkännas och meddelas ej körförbud*, skall besiktningsmannen förelägga fordonets ägare att avhjälpa anmärkta bristfälligheter på fordonet och att inom viss tid inställa detsamma hos besiktningsman för kontrollbesiktning.

Har i ————— motsvarande tillämpning.

65 §.

1 mom. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen innebär åsidosättande av föreskrifterna i 3 § 6 mom., och eljest med böter, högst femhundra kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed.

1 mom. Brukas fordon på väg, oaktat fordonet icke överensstämmer med de i 2—8 §§ eller med stöd av dessa paragrafer meddelade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning, skall ägaren straffas med dagsböter, om förseelsen innebär åsidosättande av föreskrifterna i 3 § 6 mom., och eljest med böter, högst femhundra kronor. Dock må ej till straff dömas, där bristfälligheten var av ringa betydelse eller brukandet avsåg allenast att med anledning av skada, som under färd uppkommit på fordonet, föra detta till närmast belägna plats för skadans avhjälpande och uppenbar fara ej var förenad därmed. *Till straff må ej heller dömas, om brukandet avsåg allenast att, sedan plombering av bränsleinsprutningspump till dieseldriven motor brutits, föra fordonet kortaste lämpliga väg till plats för erhållande av ny plombering.*

Den, som ————— med dagsböter.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1969.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer kan medge undantag från de nya bestämmelserna i 3 § 1 mom. j.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 3 maj 1968.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN, MOBERG.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *åtgärder mot luftföroreningar genom avgaser från dieseldrivna fordon* och anför.

Inledning

Liksom i åtskilliga andra länder bedrivs i Sverige ett intensivt arbete för att komma tillrätta med bilavgasproblemet. Som ett led i detta arbete har *kommunikationsdepartementets ledningsgrupp rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet* efter utredning i november 1967 avgett förslag till åtgärder rörande dieselavgaser (Stencil K 1967: 8).

Efter remiss har yttranden över förslaget avgetts av rikspolisstyrelsen, statens trafiksäkerhetsverk, statens naturvårdsverk, socialstyrelsen, Aktiebolaget Svensk bilprovning, Motorbranschens riksförbund, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet, Svenska Petroleum institutet, Svenska transportarbetareförbundet och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening. Socialstyrelsen har bifogat yttranden från två medlemmar av styrelsens vetenskapliga råd samt från vissa stadsläkare och en länsläkare. Till förste stadsläkarens i Stockholm yttrande har fogats ett yttrande från AB Storstockholms lokaltrafik. Petroleuminstitutet har överlämnat en skrivelse från AB Nynäs-Petroleum angående s. k. lätta dieselbränslen. Därjämte har i ärendet inkommit en skrivelse från Philipsons Automobil AB med synpunkter från Daimler-Benz AG i Förbundsrepubliken Tyskland.

För sammanhangets skull redovisar jag i det följande också sådana detaljer i ledningsgruppens förslag som bör tas upp i närmare föreskrifter och anvisningar.

Gällande bestämmelser

Före den 1 januari 1968 fanns här i landet inga bestämmelser om fordonens beskaffenhet och utrustning som syftade till att begränsa luftföroreningar från motorerna. Sedan den 1 januari 1968 gäller emellertid efter en ändring (prop. 1967: 166, 3LU 62, rskr 404, SFS 1967: 856) av 3 § 1 mom. j vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) — VTF — att bil med bensindriven motor skall vara försedd med effektiv anordning för att hindra att gaser tränger ut från motorns vevhus (sluten vevhusventilation). Överträdelse av denna bestämmelse straffas enligt 65 § VTF med böter, högst 500 kronor. Bestämmelsen gäller inte i fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknats som 1968 eller tidigare års modell. I fråga om fordon som vid registrerings- eller typbesiktning betecknas som 1969 eller senare års modell kan Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer medge undantag från bestämmelsen.

58 § VTF innehåller bestämmelser som gäller hanteringen av alla slags motordrivna fordon. Genom dessa bestämmelser åläggs föraren att i görigaste mån tillse att fordonet inte släpper ut gas eller rök i sådan mängd att olägenhet uppstår. Vidare förbjuds användningen inom tätbebyggt område av aggregat för uppvärmning av motorn genom tomgångskörning. Förbudet gäller sedan den 1 januari i år. Bestämmelserna är straffsanktionerade i 67 § VTF som för överträdelse stadgar böter, högst 500 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har den 1 juni 1965 utfärdat anvisningar för kontroll av avgaser från dieselfordon (Kontr.nr 616). I anvisningarna anges vissa metoder för mätning av rökigheten hos avgaserna från dieselmotor. Vidare anges särskilda värden för rökigheten som skall gälla för godkännande vid registrerings- eller typbesiktning samt vid flygande inspektion. Det högsta godtagbara värdet för avgasernas rökighet är 3,5 s. k. Boschenheter vid registrerings- eller typbesiktning, medan motsvarande värde vid flygande inspektion är 4,5 Boschenheter. Värdena gäller oberoende av fordonsslåg. Konstateras ett högre värde för rökigheten skall fordonet inte godkännas. Vid flygande inspektion skall ägaren föreläggas att inom viss tid avhjälpa bristen och genom intyg från en av fordonstillverkaren eller tillverkaren av motorns insprutningspump auktoriserad verkstad styrka att så skett och att insprutningspumpen förseglats med plomb i den av motorfabrikanten rekommenderade inställning som ger en rökighet av högst 3,5 Boschenheter.

Internationellt arbete

Föreskrifter rörande kontroll av avgaser från dieselfordon finns i flera länder. Frågan har även tagits upp inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa, ECE, som har antagit en resolution i ämnet. Resolutionen — dok. W/TRANS/SC 1/238/Rev. 3; (58) — har följande lydelse:

Regeringarna rekommenderas

(a) att i den inhemska lagstiftningen stadga

(i) att motorer för motorfordon, i synnerhet dieselmotorer, skall vara så konstruerade, inställda, underhållna och behandlade att de inte utvecklar tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utom momentant i samband med växling, och att, bortsett från det straff vilket ägare eller förare av fordon som bryter mot denna bestämmelse riskerar, myndigheterna kan taga sådant fordon ur trafik till dess det är vederbörligen reparerat eller justerat för att denna bestämmelse skall uppfyllas,

(ii) att det är lagstridigt att använda anordningen för tillskottsbränsle på dieseldrivna fordon när fordonet är i rörelse,

(iii) att manöverorganet till anordningen för tillskottsbränsle på dieseldrivna fordon, vilka för första gången registreras i landet efter den 31 december 1965, skall vara så anordnat att det icke kan användas av någon i förarhytten när fordonet är i rörelse;

(b) att effektiva åtgärder skall vidtagas för att säkerställa åttlydnaden av bestämmelserna under (a) ovan genom lämpliga kontrollpunkter längs vägarna.

Föreskrifter i huvudsaklig överensstämmelse med ECE:s rekommendation finns bl. a. i *Frankrike*. I *Belgien* har sedan år 1960 avgasröken kontrollerats vid de obligatoriska fordonsbesiktningarna, liksom också i *Finland*. Viss flygande kontroll förekommer i *Förbundsrepubliken Tyskland*. I *Storbritannien* utförs en ganska intensiv kontroll av dieselfordon genom vägpatruller. För uppsikt över den yrkesmässiga biltrafiken disponerar transportministeriet omkring 400 besiktningsmän, fördelade över hela landet. Vid vissa tillfällen ordnar besiktningsmännen i samarbete med polisen kontroller av fordon med rykande dieselmotorer. Kontrollerna sker i regel vid backar där motorerna får arbeta med hög belastning. Om ett fordon utvecklar rök i sådan mängd att den subjektivt bedöms vara otillåten, stoppas fordonet av polisen, som kan utfärda förbud mot fordonets användande för lastbefordran intill dess motorn justerats och förbudet hävts vid ny inspektion. I svårare fall kan föraren beordras lasta av fordonet på platsen eller låta bogsera bort det. Föraren kan dessutom åtalas och dömas till böter, högst £ 50.

Ledningsgruppen

Allmänt

Av de uppgifter ledningsgruppen lämnat framgår att vid slutet av år 1965 ca 4,5 % av samtliga bilar var utrustade med dieselmotor.

Ledningsgruppen konstaterar att en betydande ökning av antalet dieselfordon har skett under senare år. År 1955 var sålunda ca 25 % av lastbilarna dieseldrivna medan motsvarande siffra för år 1965 var ca 44. Dieseldriften dominerar helt i fråga om de tyngre lastbilarna, varemot de flesta lättare lastbilarna är bensindrivna. Ökningen är markant också beträffande kategorin personbilar där emellertid dieselfordonen vid slutet av år 1965 fortfarande inte utgjorde mer än ca 1,2 %. En tydlig ökningstendens visar också kategorin traktorer, inom vilken den största gruppen dieselfordon finns. År 1965 var antalet dieseldrivna traktorer mer än dubbelt så stort som antalet fotogendrivna och närmare fyra gånger så stort som antalet bensindrivna. Bussarna var vid slutet av år 1965 till ca 74 % dieseldrivna. Denna driftform förekommer särskilt i fråga om större bussar. Under senare år har antalet lätta bensindrivna bussar ökat kraftigt. Samtidigt har också en förskjutning mot större dieseldrivna bussar inträffat, särskilt i tätbefolkade län, som en följd av att personbefordran med bussar har fått ökad betydelse i stads- och tätortsområden men gått tillbaka i landsortsområden.

Enligt ledningsgruppens mening kan en fortsatt ökning av dieselfordonens andel av fordonsbeståndet väntas i framtiden.

Dieselfordonen som luftförorenare

Ledningsgruppen framhåller att mängden emitterade luftföroreningar från bilar inom ett visst område beror på olika faktorer såsom biltäthet, körmönster, körtid, motorkonstruktion, bränsleförbrukning, medelhastighet m. m. Särskilt i städer kan stora mängder avgaser per ytenhet avges, eftersom den stora biltätheten här ofta resulterar i uppkomsten av sekundära faktorer som låg medelhastighet och ogynnsamt körmönster. Stora biltätheter inom ett område medför därför vanligen att mängden föroreningar ökar kraftigare än i proportion till antalet fordon.

Beträffande dieselfordonen anser ledningsgruppen det uppenbart att den största gruppen, traktorerna, inte ger upphov till eller normalt förekommer i större fordonstätheter. Den näst största gruppen dieselfordon är lastbilarna. Ledningsgruppen konstaterar att dieseldrivna lastbilar, som främst används för tyngre transporter, ofta i fjärrtrafik, normalt inte heller ger upphov till nämnvärda biltätheter. På genomfartsleder i städer kan dock diesellastbilers avgaser — främst genom rök och lukt — bidra till det allmänna av-

gasproblemet. Också dieseldrivna bussar kan, trots att de är jämförelsevis få till antalet, genom sin användning som kollektivt trafikmedel — oftast i tätorter — ge upphov till lokala avgasproblem. De känsliga punkterna är hållplatser, starkt trafikerade gator, uppställningsplatser och garage. Personbilar med dieselmotor utgör endast något över 1 % av det totala antalet personbilar. De används emellertid ofta som taxibilar och blir som sådana i stor utsträckning använda i tätortstrafik.

Ledningsgruppen fastslår, att dieselavgasproblemet i allmänhet har lokal karaktär och endast i mindre omfattning bidrar till de mer omfattande avgasproblem som den explosionsartade tillväxten av antalet bensinbilar har skapat. Genom enstaka fordons utsläpp av kraftig rök och illaluktande ämnen utpekade de dock ofta av allmänheten som kvalificerade luftförorenare. Ledningsgruppen påpekar emellertid också att dåligt underhåll av motorn eller avsiktligt felaktig pumpinställning på ett dieselfordon kan resultera i så kraftig avgasrök att under vissa förhållanden fara kan uppkomma för omkörande fordon på grund av försämrad eller skymd sikt.

Emissioner från dieselmotorer

Ledningsgruppen betonar att avgasemissionen är helt dominerande hos dieseldrivna fordon, medan vevhusemissionen och avdunstningsförlusterna är små. Den partikulära emissionen från dieselmotorer, *avgasröken*, bedömer ledningsgruppen som det största problemet. Avgasrök förekommer i olika former. Vid belastning av en driftsvarm motor uppstår belastningsrök. Den innehåller fasta kolpartiklar som ger en mer eller mindre kraftig mörkfärgning av avgaserna. En annan röktyp är lågbelastningsröken som är vit och emitteras från en kall motor omedelbart efter start av motorn. Denna rök består i huvudsak av bränslerester och vattenånga. När motorn blir varm, försvinner denna typ av rök och kan ersättas av en blåaktig rök, innehållande kondenserade kolväten samt smörjoljerester. Även denna röktyp är i första hand bunden till lågbelastningsförhållanden.

Enligt ledningsgruppen är det möjligt att justera nya dieselmotorer så att någon besvärande rök inte uppstår. Att så skett kan också kontrolleras genom typ- eller registreringsbesiktning av fordonet. Om rök trots allt kan konstateras från många dieselfordon, beror detta på omständigheter som inträffat efter det att fordonet har blivit godkänt. Rök kan bero på eftersatt underhåll av motorn, exempelvis genom igensättning av luftfiltret, vilket verkar som en strypning av lufttillförseln. En annan orsak kan vara fel på insprutningsmunstyckena. Till helt övervägande del orsakas avgasröken enligt ledningsgruppen av en avsiktlig omställning av insprutningspumpen som sker i syfte att öka den insprutade bränslemängden och därmed motoreffekten. Högre effekt betyder bättre accelerationsförmåga, högre medelhastighet och bättre transportekonomi. Vinsten är uppenbarligen i många fall så stor att man helt bortser från olägenheterna i form av svarta avgaser,

högre bränsleförbrukning och risk för avsättning av koks i motorns förbränningsrum. Särskilt i fråga om s. k. överladdade motorer, dvs. motorer vilkas maximieffekt höjs genom att friskluften ges ett övertryck med hjälp av en avgasdriven kompressor, kan s. k. uppställning av insprutningspumpen från det av fabrikanten rekommenderade läget medföra stora risker för allvarliga motorskador. Insprutningspumparna brukar därför plomberas och varje garantiåtagande förfaller om plomberingen bryts. Trots detta, framhåller ledningsgruppen, sker omställning av pumpen mycket ofta.

Vad beträffar emissionen av *illaluktande och irriterande ämnen* från dieselmotorer anför ledningsgruppen att de högsta värdena erhålls vid mycket låg belastning, tomgång och hög belastning. Åtgärder som begränsar röken är enligt ledningsgruppen också effektiva för en minskning av emissionen av dylika ämnen vid hög motoreffekt, t. ex. vid acceleration. Problemet kan dock kvarstå vid tomgång och låg belastning.

Kolväte- och i synnerhet *koloxidemissionen* från dieselmotorer är normalt så låg att ledningsgruppen anser en sänkning kunna motiveras först sedan en långtgående sanering av bensinbilsparken har genomförts.

Kväveoxidemissionen från en direktinsprutad dieselmotor är enligt ledningsgruppen större än eller av samma storleksordning som emissionen från en genomsnittlig bensinmotor, medan indirekt bränsleinsprutning ger upphov till mindre mängder kväveoxider. Ledningsgruppen betecknar det emellertid som orealistiskt att införa normer för kväveoxidemissionen från dieselfordon. Metoder för begränsning av kväveoxidemissionen från bensinmotorer befinner sig ännu på utvecklingsstadiet, och det är därför inte ens tekniskt möjligt att genomföra en minskning av kväveoxidemissionen från bensinmotorerna inom de närmaste åren. En övergång till indirekt bränsleinsprutning på dieselmotorer avsedda för tyngre fordon skulle prestandamässigt innebära ett steg bakåt i dieselmotortekniken.

Svaveldioxidemissionen från dieselmotorer anser ledningsgruppen vara av underordnad betydelse vid en jämförelse med samma slags emission från andra källor i samhället. Dieselbrännoljans svavelhalt är av samma storleksordning som den som förekommer i de svavelfattigaste eldningsolja, och dieselbrännoljaförbrukningen är liten jämförd med förbrukningen av eldningsolja.

Ledningsgruppen uttalar sammanfattningsvis att luftföroreningar från dieselmotorer inte, såvitt nu är känt, kan tillskrivas direkta hälsoeffekter men att de påverkar välbefinnande och trivsel. Enligt ledningsgruppens mening är dessa olägenheter tillräckligt stora för att motivera åtgärder.

Synpunkter och förslag

De åtgärder, som ledningsgruppen föreslår i syfte att förebygga onödig luftförorening genom dieselfordon, tar i första hand sikte på en begränsning av rökemissionen.

Ledningsgruppen anser att nu gällande bestämmelser i VTF inte ger tillräckligt underlag för en effektiv bekämpning av luftföroreningarna genom rykande dieselmotorer. I förordningen bör därför införas klara bestämmelser om dieselmotorers beskaffenhet, dock utan att man mer än nödvändigt går in på detaljfrågor. Närmare föreskrifter som erfordras bör meddelas av trafiksäkerhetsverket.

Nödvändigt är enligt ledningsgruppens mening vidare ett system, som i möjligaste mån försvårar den nu så ofta förekommande avsiktliga omställningen av bränsleinsprutningspumpen i syfte att få ut en högre effekt av motorn. Det bör därför föreskrivas dels att bränsleinsprutningspump skall vara så beskaffad att ändring av inställningen kräver ingående kännedom om pumpens konstruktion, dels att pumpen skall vara plomberad på sådant sätt att ändring av inställningen inte kan ske utan att plomberingen bryts. Vid plombering bör pumpen vara inställd enligt de anvisningar som meddelats av motorfabrikanten för att fastställda maximivärden för rökutvecklingen inte skall överskridas vid användning av normal dieselbrännolja. Plomberna bör vara så märkta att den som har utfört plomberingen kan spåras. Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om plomberingens utförande.

Av dessa skäl förordar ledningsgruppen att i 3 § VTF, i anslutning till den i det föregående berörda rekommendationen från ECE, införs ett nytt moment av i princip följande innehåll:

Dieselmotor, som användes för framdrivande av bil, skall vara så beskaffad och inställd samt i sådant skick att den inte utvecklar tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utom momentant i samband med start eller växling. Till dieselmotor hörande bränsleinsprutningspump skall vara så beskaffad att den icke utan avsevärda svårigheter kan omställas till större bränslemängd. Dylig pump skall vara plomberad på sådant sätt att omställning av pumpen ej kan ske utan att plomb brytes.

De ytterligare föreskrifter om plombering och om dieselmotorns beskaffenhet som finnes erforderliga meddelas av statens trafiksäkerhetsverk.

Vid bedömning huruvida avgaser från dieselmotor är i otillåten grad färgade skall användas de mätmetoder och de gränsvärden som statens trafiksäkerhetsverk fastställer.

Motsvarande bestämmelser bör enligt ledningsgruppens mening meddelas också för traktorer och motorredskap som brukas inom tätbebyggt område.

Ledningsgruppen föreslår vidare att körning med motor på vilken plomberingen är bruten straffbeläggs.

Ledningsgruppen nämner vissa anordningar på dieselmotorer som trafiksäkerhetsverket bör utfärda närmare bestämmelser om. Det gäller därvid den särskilda regulator som begränsar den insprutade bränslemängden i förhållande till lufttrycket i insprutningsröret. Eftersom vissa överladdade

motorer har benägenhet att ryka vid låga varvtal, om inte motorn förses med en sådan regulator, kan en nödvändig förutsättning för att föreskrifter om rökutvecklingen skall kunna följas bli att fordonen måste utrustas med regulator. Ledningsgruppen förordar också att den s. k. köldstartanordningen bör vara så beskaffad att den inte kan påverkas av person i förarhytten och att den automatiskt, utan möjlighet till avsiktlig blockering, kopplas ur så snart gaspedalen släpps upp. Härigenom förhindras att köldstartanordningen används för att tillföra motorn överskott av bänslé vid andra tillfällen än start.

Vad angår väg- och vattenbyggnadsstyrelsens i det föregående nämnda anvisningar för kontroll av avgaser från dieselfordon har ledningsgruppen funnit dessa i stort sett lämpligt avvägda såvitt avser lastbilar och personbilar. Ledningsgruppen anser dock att föreskrifterna bör kompletteras i syfte att säkerställa att angivna maximivärden för rökutvecklingen hålls inte bara vid det varvtal som svarar mot den i anvisningarna angivna hastigheten av 30 km/tim. utan över en större del av motorns varvtalsområde. Ledningsgruppen förordar därför att mätningar sker var som helst inom området 50—100 % av det maximala varvtalet vid full last.

I fråga om bussar, som ofta används som kollektivt trafikmedel i tätorter och således kan ge upphov till lokala avgasproblem, finner ledningsgruppen det motiverat med strängare regler om högsta tillåtna rökthétt än beträffande lastbilar. Principiellt skulle dessa strängare regler kunna begränsas till bussar i tätortstrafik. En sådan gränsdragning skulle emellertid vålla svårigheter vid tillämpningen. Ledningsgruppen föreslår i stället att de strängare reglerna görs tillämpliga endast på bussar som är godkända för minst 30 passagerare. Mindre bussar används nämligen mycket sällan för kollektivtransporter i samhällen.

De värden för högsta tillåtna rökthétt hos avgaserna från dieselfordon som ledningsgruppen förordar är följande
vid typbesiktning eller registreringsbesiktning

bussar för minst 30 passagerare: 2,5 Boschenheter resp. 30 Hartridgeenheter

övriga fordon: 3,5 Boschenheter resp. 45 Hartridgeenheter

vid flygande inspektion eller kontrollbesiktning

bussar för minst 30 passagerare: 3,5 Boschenheter resp. 45 Hartridgeenheter

övriga fordon: 4,5 Boschenheter resp. 60 Hartridgeenheter.

Ledningsgruppen betonar att kontrollen av rökutvecklingen från dieselmotorer måste skärpas. När det gäller nya fordon torde gällande bestämmelser ge möjlighet att underkänna fordon som vid typbesiktning eller registreringsbesiktning inte uppfyller föreskrifterna om högsta tillåtna rökthétt i avgaserna. I fråga om fordon i trafik bör motsvarande kontroll ut-

övas vid flygande inspektion och vid den obligatoriska årliga kontrollbesiktningen. Ledningsgruppen föreslår därför att bestämmelserna i 23 § VTF görs tillämpliga också på kontroll av rökutvecklingen samt att sådan kontroll infogas som ett moment i den obligatoriska årliga kontrollbesiktningen. Ledningsgruppen anser vidare att förrättningsman bör kunna meddela föreläggande om kontrollbesiktning eller annan lämplig åtgärd för det fall att rökutvecklingen är otillåtet stor eller insprutningspumpens plombering är bruten. Det är enligt ledningsgruppens uppfattning därutöver befogat att överväga en påföljd i överensstämmelse med den i Storbritannien tillämpade, nämligen att i svårare fall förbjuda fordonets användning till dess bristfälligheten har avhjälpes.

Ledningsgruppen framhåller att effekten av gällande och föreslagna bestämmelser på avgasområdet måste bli helt beroende av de resurser i tekniskt och personellt avseende som står till buds för övervakningen. De organ som närmast kommer i fråga för denna uppgift är bilinspektionen, polisen och Aktiebolaget Svensk bilprovning.

Enligt ledningsgruppen utgörs den tekniskt utbildade personalen inom trafiksäkerhetsverkets regionala organisation av ca 35 man. Dessa har emellertid sådana arbetsuppgifter att endast en del av dem tillfälligt kan ägna sig åt övervakning av dieselfordon.

För flygande inspektion av motorfordon står ett relativt stort antal specialutbildade polismän till förfogande. Arbetet har emellertid, enligt vad ledningsgruppen uppger, hittills inte i nämnvärd omfattning inriktats på kontroll av dieselfordons avgaser, och teknisk utrustning har inte anskaffats.

Den obligatoriska årliga kontrollbesiktningen, som är den främsta uppgiften för Aktiebolaget Svensk bilprovning, är motiverad av trafiksäkerhetsskäl. Eftersom rök från dieselfordon får anses spela en underordnad roll ur trafiksäkerhetssynpunkt, ägnas fordonens egenskaper i detta avseende f. n. föga uppmärksamhet. Ett begränsat antal mätninginstrument har anskaffats för registreringsbesiktningar.

Ledningsgruppens slutsats blir att resurserna för kontroll av dieselfordons avgaser är helt otillräckliga. Bland tänkbara åtgärder vill ledningsgruppen förorda förstärkning av bilinspektionens personal och en aktiv insats från polisens sida.

Ledningsgruppen behandlar också frågan om reglernas ikraftträdande. När det gäller åtgärder som berör dieselmotorns konstruktion bör de nya bestämmelserna inte föranleda någon omfattande eller dyrbar ombyggnad av fordon som är i bruk. Bestämmelserna rörande insprutningspumpens konstruktion, köldstartanordningens utförande och förekomsten av bränsleinsprutningsregulator bör därför tillämpas endast i fråga om nya fordon, dvs. fordon som första gången registreringsbesiktigas eller upptas i typintyg efter en viss angiven dag. Denna dag bör bestämmas så att tillverkarna får skälig tid att anpassa produktionen efter de nya bestämmelserna. Led-

ningsgruppen framhåller att svenska tillverkare av dieselfordon redan nu förser sina fordon med motorer som fyller kraven. Med hänsyn till utländska tillverkare bör bestämmelserna dock inte träda i kraft före den 1 januari 1969.

Beträffande plombering av bränsleinsprutningspumparna bedömer ledningsgruppen situationen annorlunda. Svenska motorer har sedan länge varit så utförda att insprutningspumpen kan plomberas. På andra motorer bör enligt ledningsgruppens mening möjlighet till plombering på ett enkelt sätt kunna ordnas. Bestämmelsen bör följaktligen kunna tillämpas i fråga om alla dieselfordon, oavsett ålder. Dag för ikraftträdandet bör väljas så att tillverkarna och generalagenterna får tillräcklig tid att organisera och genomföra plombering. Även i detta fall anser ledningsgruppen den 1 januari 1969 vara en lämplig dag.

Slutligen förordar ledningsgruppen att trafiksäkerhetsverket får möjlighet att meddela dispens från bestämmelserna när sådan av särskilda skäl finnes vara befogad.

Ledningsgruppen berör avslutningsvis sådana åtgärder som har nämnts i den allmänna diskussionen såsom medel att minska olägenheterna av luftföroreningar från dieselmotorer men som ledningsgruppen inte har ansett sig böra förorda. De bedömningar som görs är följande.

Varken *särskild avgasrenare* eller *filter i avgasledningen* utgör, såvitt ledningsgruppen har kunnat finna, ännu någon tekniskt godtagbar lösning. Hittills prövade anordningar har varit skrymmande, ineffektiva och dyrbara. Ledningsgruppen anser att anordningar av detta slag inte är nödvändiga för att åstadkomma låg röktäthet, om de av ledningsgruppen föreslagna åtgärderna genomförs.

Rörande frågan huruvida olägenheter från dieselavgaserna kan minskas genom *uppåtriktade avgasrör* påpekar ledningsgruppen att avgasrörets riktning givetvis inte har något inflytande på mängden av luftföroreningar. Förbättring av förhållandena vid marknivån kan visserligen erhållas vid låga fordonshastigheter, men samtidigt ökas olägenheterna för exempelvis dem som vistas i andra våningsplanet i lätorter. Erfarenheterna från uppåtriktade avgasrör har enligt ledningsgruppen också gett vid handen att man måste beakta även andra omständigheter, såsom ökad eldfara för lasten på lastbilar, nedsmutsning av lasten och nedsmutsning av tak i garage och verkstäder. Ledningsgruppen framhåller att man i Finland av dessa skäl numera har slopat en bestämmelse om att avgasröret på tyngre diesellastbilar skall vara uppåtriktat. Mot bakgrund härav har ledningsgruppen inte ansett sig böra föreslå någon bestämmelse av innebörd att avgasrör på dieselfordon skall vara uppåtriktat. Ledningsgruppen finner av vägverket meddelade föreskrifter, som lämnar valfrihet mellan uppåtriktat och bakåtriktat avgasrör, vara lämpliga och tillräckliga.

I fråga om *röknedsettande tillsatser till dieselbränsle* har ledningsgruppen

kommit till det resultatet att sådana tillsatser inte kan generellt förordas som en åtgärd i kampen mot luftföroreningarna. Det kan nämligen på goda grunder befaras att den röknedläggande effekten utnyttjas till att öka den insprutade bränslemängden med bibehållen röktäthet som följd. Detta kan dels leda till motorskador, dels medföra en helt oacceptabel rökutveckling när bränsle utan tillsats används. Den merkostnad som användning av tillsatser skulle medföra är inte heller utan betydelse i sammanhanget.

Användning av nu förefintliga s. k. *lätta dieselbränslen* anser ledningsgruppen medföra så pass obetydlig vinst i jämförelse med de av gruppen föreslagna åtgärderna att gruppen inte har funnit skäl att förorda någon föreskrift i detta avseende. Ledningsgruppen förutsätter dock att berörda myndigheter följer utvecklingen på detta område med uppmärksamhet.

Inte heller rörande *bränslets svavelhalt* har ledningsgruppen funnit generella föreskrifter påkallade. Ledningsgruppen påpekar att brännolja för dieselmotorer innehåller mindre än 0,5 % svavel, som vid förbränning bildar svaveldioxid, och att den mängd svaveldioxid som emitteras av dieselmotorer är försvinnande liten i jämförelse med den mängd som bildas vid förbränning av olja för bostadsuppvärmning och industriändamål. En minskning av svavelhalten med några tiondels procent skulle dessutom ge en ytterst obetydlig vinst ur luftföroreningssynpunkt men skulle medföra en icke oväsentlig höjning av priset på dieselbränslet.

Ledningsgruppen tillägger att det i områden, som är särskilt utsatta för luftföroreningar från bilar, kan vara lämpligt att lokala myndigheter i samråd med bussbolag meddelar anvisningar om användning av bränsletillsatser eller lätt dieselbränsle med låg svavelhalt i avsikt att förbättra situationen. Förutsättningen härför bör dock enligt ledningsgruppens mening undersökningar särskilt beträffande dieselavgasernas partikelinnehåll och luktintensitet.

Ledningsgruppen anmäler att den avser att bedriva vissa ytterligare undersökningar särskilt beträffande dieselavgasernas partikelinnehåll och luktintensitet.

Remissyttrandena

Inställningen till ledningsgruppens förslag är genomgående positiv hos remissinstanserna. Avvikande eller kompletterande synpunkter anförs endast i fråga om några detaljer i förslagen.

Remissinstanserna delar allmänt ledningsgruppens uppfattning om behovet av åtgärder för att komma tillrätta med dieselavgasproblemet. *Socialstyrelsen* anser det angeläget att ytterligare utredning och forskning inom avgasområdet kommer till stånd och att denna sker i samarbete

mellan humanmedicinsk och teknisk expertis. *Motorbranschens riksförbund*, som i princip biträder ledningsgruppens förslag, ifrågasätter om inte ett samlat utredningsresultat kan avvaktas som underlag för riktlinjer för alla slags motorer.

Trafiksäkerhetsverket och *Motorbranschens riksförbund* stryker under betydelsen av att ledningsgruppens förslag bygger på rekommendationer som har antagits av ECE. *Svenska transportarbetareförbundet* framhåller att bestämmelserna i VTF om avgaser bör erhålla en generell utformning och kompletteras med detaljerade tillämpnings- och kontrollregler som meddelas av tillsynsmyndigheten. På detta sätt, anser förbundet, kan en smidigare anpassning ske till ändringar i fråga om fordonens tekniska utrustning och till nya erfarenheter och rön rörande bl. a. luftföroreningar.

Ledningsgruppens förslag om kompletterande regler rörande dieselmotors beskaffenhet och utrustning tillstyrks utan förbehåll av *rikspolisstyrelsen*, *trafiksäkerhetsverket* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening*. *Aktiebolaget Svensk bilprovning* förklarar sig inte ha någon erinran mot de föreslagna reglerna om insprutningspump till dieselmotor.

Förslaget om plombering av bränslepump avstyrks endast av en remissinstans, *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, som menar att andra tekniska åtgärder än kontroll av bränslepumpen vid olika besiktningar och flygande inspektion inte är erforderliga. *Motorbranschens riksförbund* anser att kravet på plombering av bränslepumpar kan innebära att endast vissa företag och viss personal får göra ingrepp och justeringar och att detta aktualiserar frågan om bilverkstädernas auktorisation och kompetenskontroll för bilreparationer i allmänhet. *Svenska omnibusägareförbundet* bedömer det som oundgängligen nödvändigt att de närmare föreskrifterna om plombering av bränslepump till dieselmotor utformas så att trafikföretag med egna verkstäder får rätt att utföra plomberingen.

Enligt *naturvårdsverket* blir emissionerna av partikulära föroreningar från dieselmotorer räknat per kilo bränsle också med de av ledningsgruppen föreslagna högsta värdena för röktätheten mycket höga i jämförelse med värmeanläggningar som använder samma typ av bränsle. När de tekniska förutsättningarna föreligger bör därför den tillåtna röktätheten sänkas ytterligare. Värden för högsta tillåtna föroreningsutsläpp från diesel- och bensindrivna fordon bör enligt naturvårdsverkets mening fastställas av trafiksäkerhetsverket på förslag av naturvårdsverket, som har erforderlig expertis till sitt förfogande. — Mot den av ledningsgruppen föreslagna sänkningen av de högsta röktäthetsvärdena för bussar som är godkända för minst 30 passagerare har *Svenska omnibusägareförbundet* ingen erinran när det gäller moderna bussar. I fråga om äldre bussar kan de lägre röktäthetsvärdena enligt förbundet medföra problem då motorernas effekt här kan komma att reduceras långt under de värden för vilka motorerna

har konstruerats och vilka ur trafiksäkerhetssynpunkt är nödvändiga för fordonens manöveregenskaper. Omläggningen till högertrafik har, framhåller förbundet, medfört en avsevärd förnyelse av bussparken. Det antydda problemet berör följaktligen endast vissa äldre landsbygdsbussar som har ombyggt för högertrafik. Förbundet förordar därför att de föreslagna lägre röktäthetsvärdena görs tillämpliga endast på bussar som första gången registreringsbesiktigats år 1967 eller senare. *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* anser att de låga röktäthetsvärdena för bussar bör kunna uppnås men ifrågasätter om inte motoreffekten därvid måste reduceras onödigt mycket. *Daimler-Benz AG* uttalar tveksamhet beträffande de särskilda kraven för bussar av viss storlek. Företaget är dessutom av den uppfattningen att de av ledningsgruppen förordade röktäthetsnormerna genomgående är något för stränga. *Förste stadsläkaren i Göteborg* hävdar däremot att strängare regler beträffande röktätheten bör gälla inte bara för vissa bussar utan för alla kategorier dieselmotorer som används inom tätort, alltså även stationära motorer.

Ledningsgruppens förslag om ändring av metoden för mätning av dieselavgasernas röktäthet så att mätning skall ske var som helst inom området 50—100 % av det maximala varvtalet vid full last finner *Aktiebolaget Svensk bilprovning* och *Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening* lämpligt. Föreningen ifrågasätter dock om de värden som erhålls med Boschmätare och med Hartridgemätare är jämförbara under dessa förutsättningar. *Motorbranschens riksförbund* anser att förenklingar i den praktiska tillämpningen kan vinnas om fabrikanterna anger det för olika motortyper »svåraste rökområdet». Enligt *trafiksäkerhetsverkets* mening bör den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fastställda metoden för mätning av röktätheten bibehållas i princip oförändrad. Trafiksäkerhetsverket hänvisar till att mätningsmetoden bör vara så enkel och preciserad i sin utformning att den kan tillämpas vid inspektion på väg och inläras av besiktningspersonalen till ren rutin. Dessutom kommer den hittills tillämpade metoden vid lämpligt val av växel, hastighetsområde och belastning enligt trafiksäkerhetsverkets uppfattning mycket nära det mål som ledningsgruppen vill uppnå.

Kontrollen av att dieselmotors beskaffenhet, inställning och skick överensstämmer med föreskrifterna bör enligt *rikspolisstyrelsens* mening i första hand ske vid typ- och registreringsbesiktning samt vid de årliga kontrollbesiktningarna. Styrelsen anser vidare att kontroll på vägen av rökutvecklingen från dieselfordon är en uppgift som inte bör åläggas polisen. Polisen har redan nu många trafikövervakningsuppgifter som har avgörande betydelse för trafiksäkerheten och bör enligt styrelsens uppfattning koncentrera sina resurser på dessa. *Trafiksäkerhetsverket* tillstyrker att kontroll av rökgasutvecklingen från dieselmotorer skall kunna göras vid den årliga kontrollbesiktningen och föreläggande om kontrollbesiktning medde-

las vid flygande inspektion, om rökutvecklingen befinnes vara otillåtet stor eller plomberingen är bruten. Verket tillstyrker också ledningsgruppens förslag om ökning av verkets och polisens möjligheter att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna. *Aktiebolaget Svensk bilprovning* anför att bolaget f. n. förfogar över utrustning för särskilda rökgasprov endast vid vissa anläggningar men att erforderlig komplettering av utrustningen kan ske för en relativt måttlig kostnad. *Svenska transportarbetareförbundet* betonar, liksom åtskilliga andra remissinstanser, att möjligheterna att uppnå en någorlunda tillfredsställande lösning av avgasproblemet är direkt avhängiga av en väl rustad och effektiv kontrollapparat.

Svenska transportarbetareförbundet hemställer att reglerna om påföljd för överträdelser av bestämmelserna om dieselavgaser får samma innebörd beträffande ansvarsfördelningen som bestämmelserna i 67 § tredje och fjärde styckena VTF om påföljd för överlast.

Rörande tidpunkten för de nya bestämmelsernas ikraftträdande anför *trafiksäkerhetsverket* att den tid som står till tillverkarens förfogande för omställning vid konstruktionsändringar blir för kort med den av ledningsgruppen föreslagna tidpunkten den 1 januari 1969. Tillverkare behöver en omställningstid av 1 1/2—3 år beroende på ändringens art påpekar verket och föreslår att dagen för ikraftträdandet inte sätts tidigare än till den 1 januari 1970. *Motorbranschens riksförbund* finner den av ledningsgruppen i fråga om plombering av bränslepump föreslagna övergångstiden intill bestämmelsernas ikraftträdande den 1 januari 1969 i och för sig tillräcklig. Förbundet befarar dock att, eftersom plombering kommer att krävas oavsett fordonets ålder, svårigheter kan uppstå i fråga om enstaka äldre specialprodukter. Det är därför enligt förbundets mening rimligt att trafiksäkerhetsverket kan bevilja dispens från bestämmelserna.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening förklarar sig dela ledningsgruppens bedömning av de övriga åtgärder som ledningsgruppen har övervägt men funnit sig inte böra förorda. *Motorbranschens riksförbund* vill ifrågasätta om vid genomförande av de föreslagna bestämmelserna inte också bör uppställas vissa minimi- och standardkrav på använda dieselbränslen. *AB Storstockholms lokaltrafik* kan inte instämma i ledningsgruppens uppfattning att användningen av förefintliga s. k. lätta dieselbränslen skulle medföra endast obetydliga vinster. Bolaget säger sig ha flerårig erfarenhet av lätta bränslen och uppger med stöd härav att dessa medför avsevärt lägre rökthet hos avgaserna samtidigt som bränsleförbrukningen är helt oförändrad och effektminskningen är så ringa att den saknar all betydelse vid framförande av tyngre fordon. Dessutom bör enligt bolagets mening beaktas de lätta bränslenas utomordentligt låga svavelhalt. Bolaget framhåller vidare att samtliga bolagets bussar numera är utrustade med uppåtriktade avgasrör. I dessa tillförs avgaserna luft genom en diffusor så att de, när de lämnar bussen i takhöjd, är kraftigt utspädda och snabbt

sprids i den omgivande luften. Klagomål från fotgängare och butiksinnehavare över att de har blivit utsatta för sot och rök från avgaser förekommer inte längre. Bolaget tillägger att någon brandrisk inte föreligger på bolagets bussar och att någon nedsmutsning av tak e. d. inte har uppmärksamrats i företagets anläggningar. *Förste stadsläkaren i Göteborg* anser att ledningsgruppen med hänsyn till de omgivnings- och yrkeshygieniska risker, som kan uppstå vid användning av vissa tillsatser till motorbränslen, borde ha belyst problemet närmare och framlagt förslag till bestämmelser om förhandsprovning och kontroll av sådana tillsatser.

Departementschefen

I prop. 1967: 166 med förslag till vissa ändringar av bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning m. m. redogjorde föredragande departementschefen för pågående arbete i Sverige och utomlands för att komma till rätta med de problem som sammanhänger med den tilltagande emissionen av avgaser. Kommunikationsdepartementets expertgrupp, ledningsgruppen rörande utvecklingsarbete på bilavgasområdet, har i november 1967 avgett det förslag rörande dieselavgaser som berördes i propositionen. I april 1968 har ledningsgruppen också lagt fram förslag till bestämmelser om obligatorisk avgasrening på bensindrivna bilar. Remissbehandlingen av det senare förslaget är ännu inte avslutad.

Såvitt nu är känt är dieselavgaser inte direkt hälsofarliga. Däremot påverkar de välbefinnande och trivsel i sådan grad att åtgärder måste anses motiverade för att begränsa föroreningarna. Behovet av åtgärder mot luftföroreningar från dieseldrivna fordon vitsordas också allmänt i remissyttrandena.

Med hänsyn till att problemen väsentligen rör tätorter omfattar gruppens förslag — förutom dieseldrivna bilar — traktorer och motorredskap i den mån de används inom tätbebyggt område. Jag är f. n. inte beredd att förorda åtgärder i fråga om andra fordon än bilar. Traktorer och motorredskap utgör en förhållandevis liten del av de dieseldrivna fordon som brukas inom tätorterna. Dessutom försvåras möjligheterna att kontrollera sådana fordon av att de i stor utsträckning inte omfattas av vägtrafikförordningens bestämmelser om registrering och besiktning. Resultatet av motorredskapsutredningens arbete kan ge anledning att ompröva frågan.

Ledningsgruppen har funnit att den partikulära emissionen från dieselmotorer — avgasröken — utgör det största problemet. Gruppens förslag syftar därför i första hand till en begränsning av rökemissionen. Med utgångspunkt i en inom ECE antagen rekommendation föreslås en bestäm-

melse som innebär att dieseldriven bil skall vara utrustad så, att motorn inte utvecklar tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser annat än momentant i samband med start eller växling. De gränser för röktheten som bör godtas anges av gruppen till 3,5 s. k. Boschenheter eller 45 s. k. Hartridgeenheter vid typ- och registreringsbesiktning samt 4,5 Boschenheter eller 60 Hartridgeenheter vid kontrollbesiktning och flygande inspektion. När det gäller bussar för minst 30 passagerare bör gränsvärdena sänkas med en enhet vid mätning enligt Boschmetoden och med 15 enheter vid mätning med Hartridgemätare. Den strängare bedömningen motiveras med att bussarna ofta används som kollektiva trafikmedel i tätorter.

För en säker bedömning av röktheten krävs enligt gruppen mätning inte bara vid det varvtal som f. n. anges i de anvisningar för mätning av rökthet som utfärdats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Proven bör företas var som helst inom området 50—100 procent av det maximala varvtalet vid full belastning av motorn. Vidare kan det för att värdena skall hållas vid fastställd nivå bli nödvändigt med föreskrifter om särskilda anordningar. Detta gäller bl. a. regulator för begränsning av den insprutade bränslemängden och beskaftenheten av den s. k. köldstartanordningen.

Enligt ledningsgruppen förekommer det ofta att bränsleinsprutningspumpen till dieselmotor avsiktligt ställs om i syfte att få ut högre effekt av motorn. Gruppen anser att detta bör stävjas därför att omställningen leder till kraftigare rökutveckling. Det bör ske genom sådana bestämmelser om pumpens konstruktion att omställning försvåras och genom föreskrifter om plombering av pumpen.

Ledningsgruppen förordar, att en grundläggande bestämmelse om dieselmotors beskaftenhet tas upp i 3 § VTF och att trafiksäkerhetsverket får behörighet att meddela närmare föreskrifter i detaljfrågor.

De föreslagna åtgärderna är enligt min mening i allt väsentligt väl avvägda. På en punkt är jag emellertid av annan mening än ledningsgruppen. En föreskrift om bränsleinsprutningspumpens konstruktion, som innebär att den inte kan ställas om utan svårighet, skulle kunna motverka en i och för sig önskvärd utveckling mot bättre tekniska konstruktioner. Enligt min uppfattning bör, åtminstone till dess närmare erfarenheter vunnits, effektiva bestämmelser om plombering vara en tillräcklig åtgärd för att hindra omställning av insprutningspump till större bränslemängd.

Jag föreslår att 3 § 1 mom. j VTF kompletteras med en generell bestämmelse som anger att, om motorn är dieseldriven, bil skall vara försedd med effektiv anordning för att hindra att tydligt färgade eller ogenomskinliga avgaser utvecklas annat än tillfälligt i samband med start eller växling och att bränsleinsprutningspumpen skall vara plomberad.

Gränserna för den rökthet som inte får överskridas för att bil skall kunna godkännas vid typ- och registreringsbesiktning bör i vart fall tills

vidare bestämmas av Kungl. Maj:t. De gränsvärden ledningsgruppen förordat bör läggas till grund för bestämmelserna. De högre värden som enligt gruppen bör kunna godtas vid flygande inspektion och kontrollbesiktning bör, som jag återkommer till senare, anges i anvisningar av trafiksäkerhetsverket.

Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att närmare ange metoderna för mätning av röktätheten. Jag utgår från att verket så långt det är tekniskt och praktiskt möjligt föreskriver sådan mätning som ger den säkraste bedömningen av röktätheten. Om särskilda föreskrifter, exempelvis om insprutningsregulator eller köldstartanordning, befins nödvändiga för att de fastställda gränserna inte skall överskridas, bör trafiksäkerhetsverket meddela också sådana föreskrifter.

Vissa grundläggande bestämmelser om plombering av bränsleinsprutningspump bör meddelas av Kungl. Maj:t, medan trafiksäkerhetsverket bör meddela de närmare föreskrifterna. Verket bör utöva viss kontroll över att plombering sker på föreskrivet sätt. Det kan ske genom att var och en som vill utföra plombering och visar sig ha den utrustning som behövs bl. a. för en riktig inställning av pumpen skall använda en särskild beteckning som trafiksäkerhetsverket fastställer. Sådan beteckning bör finnas på plomben för att plomberingen skall gälla och bör kunna återkallas om plombering inte utförs på föreskrivet sätt. Detta system tillgodoser önskemålet att trafikföretag med egen verkstad självt skall kunna utföra plombering.

En bestämmelse i 3 § 1 mom. j VTF i enlighet med mitt förslag leder till att kontroll av att de nya kraven uppfylls skall ske vid registrerings- och typbesiktning av nya fordon. Vid sådan besiktning skall nämligen enligt nu gällande bestämmelser undersökas, om fordonet är i föreskrivet skick. Som gruppen förutsatt bör motsvarande kontroll ske också vid kontrollbesiktning. En bestämmelse härom har sin plats i 55 § vägtrafikkungörelsen den 7 december 1951 (nr 743). Bestämmelsen bör utformas så, att kontrollen omfattar samtliga anordningar för begränsning av luftföroreningar från motorn, och således avse också de tidigare meddelade föreskrifterna om slutenvvhusventilation på bensindrivna bilar.

Enligt 24 § 3 mom. VTF skall fordon godkännas vid kontrollbesiktning, om det är behäftat med fel som är av endast ringa betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. På motsvarande sätt bör fel på de anordningar som krävs för att begränsa föroreningar genom avgaser inte föranleda att fordonet underkänns, om felet medför endast ringa olägenhet. Första stycket i 24 § 3 mom. bör ändras i enlighet härmed. Det bör föreskrivas uttryckligen att godkännande inte får meddelas, om bränsleinsprutningspumpen inte är plomberad på föreskrivet sätt. Ändringarna föranleder en redaktionell jämkning i fjärde stycket samma mom. I anvisningar till ledning för besiktningsmännen som trafiksäkerhetsverket meddelar anges hur

olika fel bör bedömas. Det torde få ankomma på verket att, med utgångspunkt i de gränsvärden som ledningsgruppen funnit böra gälla för godtagbar röktäthet vid kontrollbesiktning, göra de tillägg till anvisningarna som behövs för en enhetlig bedömning.

Bestämmelserna om flygande inspektion är avfattade så att de automatiskt ger behörighet att undersöka om ett fordon fyller de krav som ställs upp genom de nya bestämmelserna. De avvikelser i fråga om röktäthet som enligt vad jag nyss sagt bör godtas vid kontrollbesiktning bör vid flygande inspektion på motsvarande sätt naturligen föranleda endast påpekande eller erinran från förrättningsmannen. Också detta bör lämpligen framgå av anvisningar som trafiksäkerhetsverket meddelar.

De nya bestämmelser om dieselfordons beskaffenhet och utrustning som jag förordat kommer att omfattas av straffbestämmelserna i 65 § VTF. Där undantas från straffsanktion det fall att bristfälligheten är av ringa betydelse. Frågan om straffrihet bör bedömas efter de riktlinjer som gäller, när det skall avgöras vid besiktning om ett fel är att anse som ringa. Ett tillägg till 65 § är enligt min mening motiverat med hänsyn till att reparation eller översyn av bränsleinsprutningspump kan utföras av någon som inte har rätt att plombera pumpen. Det bör inte vara straffbart att, sedan plombering av bränsleinsprutningspump brutits, föra fordonet kortaste lämpliga väg till plats där föreskriven kontroll och plombering kan ske.

De nya bestämmelserna i VTF bör träda i kraft den 1 juli 1969. Från samma tidpunkt bör de bestämmelser som skall meddelas av Kungl. Maj:t gälla. De röktäthetsvärden som jag förordat ansluter sig till de anvisningar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som redan tillämpas utom såtillvida att en strängare bedömning skall gälla i fråga om vissa bussar. Vid remissbehandlingen av ledningsgruppens förslag har i ett yttrande framhållits att vissa äldre bussar inte kan ändras så att de nya kraven uppfylls utan att motoreffekten påverkas i sådan grad att trafiksäkerheten eftersätts. Med hänsyn härtill och till att det även i andra hänseenden kan visa sig motiverat bör Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer kunna medge undantag från de nya bestämmelserna. Avsikten är att trafiksäkerhetsverket skall pröva sådana frågor.

Om trafiksäkerhetsverket med stöd av sin behörighet enligt vad jag förut anfört finner sig böra föreskriva en anordning som förutsätter konstruktionsändring, bör det ankomma på verket att med rimligt hänsynstagande till berörda enskilda intressenter fastställa den respittid som behövs. Som ledningsgruppen förutsatt torde ombyggnad av äldre fordon inte böra komma i fråga.

Genom bestämmelser i 27 § 6 mom. VTF har i flera fall gjorts undantag från utrustningsbestämmelserna för utländska fordon som brukas till-

fälligt i Sverige med stöd av turistvagnslicens. Trafiksäkerhetsverket bör lämpligen bedöma vilka undantag från de nya bestämmelserna som påkallas för sådana fordon.

Ledningsgruppen har, med instämmande av trafiksäkerhetsverket, ansett att en förstärkning av trafiksäkerhetsverkets och polisens resurser behövs för kontrollen av dieselfordon. Kontrollen får ses närmast som en uppgift för trafiksäkerhetsverket och omfattningen av polisens medverkan i samband med flygande inspektion torde få bero av den tillgång på personal som redan finns. Om en förstärkning visar sig påkallad för trafiksäkerhetsverkets del, torde jag få återkomma härtill i senare sammanhang. När det gäller de nya undersökningarna vid kontrollbesiktning har Aktiebolaget Svensk bilprovning anfört att de kompletteringar som behövs kan ske för en relativt måttlig kostnad.

I fråga om övriga åtgärder som ledningsgruppen har övervägt men inte förordat har jag inte funnit anledning att frångå ledningsgruppens bedömning.

Hemställan

Under åberopande av det anförda och under framhållande att hinder inte synes möta mot att ärendet behandlas under riksdagens höstsession hemställer jag, att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens yttrande över ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till *förordning om ändring i vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648)*.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten